Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1916

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *de gevolgen van in Nederland begane verkeersovertredingen met auto's met een buitenlands kenteken* (ingezonden 23 februari 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 13 april 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1607

Vraag 1
Kunt u een overzicht geven van de landen die de Cross Border Enforcement (CBE) richtlijn hebben ondertekend in 2013, gekoppeld aan de informatie of het betreffende land de richtlijn al geïmplementeerd heeft en of (en zo ja, sinds wanneer) dit land zijn nationale kentekenregister heeft opgesteld voor de Nederlandse diensten die betrokken zijn bij data-uitwisseling van kentekengegevens?

Antwoord 1
In beginsel dienen alle lidstaten een richtlijn te implementeren, tenzij er een zogenoemde opt-out mogelijkheid is om niet deel te nemen aan een richtlijn. In het geval van richtlijn 2011/82/EU van het Europees parlement en de Raad van 25 oktober 2011 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 288 van 5.11.2011, blz. 1; hierna de CBE-richtlijn) hadden het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken een opt-out. De overige lidstaten dienden de verplichtingen van de CBE-richtlijn per 7 november 2013 te implementeren. Implementatie van deze richtlijn hield in dat lidstaten verplicht zijn hun nationale kentekenregister aan te sluiten op een Europese voorziening. Daardoor wordt het register opengesteld voor andere lidstaten die de naam- en adresgegevens kunnen opvragen bij een buitenlands kenteken in verband met de afhandeling van acht verkeersovertredingen (te weten: rijden met een te hoge snelheid; niet dragen van een veiligheidsgordel, niet stoppen voor een rood licht, rijden onder invloed van drank; rijden onder invloed van drugs, niet dragen van een veiligheidshelm, gebruiken van een verboden rijstrook en illegaal gebruiken van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat tijdens het rijden).
Op 6 mei 2014 heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie de CBE-richtlijn nietig verklaard, omdat de richtlijn volgens het Hof niet op de juiste grondslag uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie was

ah-tk-20142015-1916
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

gebaseerd (arrest in de zaak Commissie tegen Europees parlement en Raad van de Europese Unie, C-43/12, EU:C:2014:298). Deze uitspraak had geen impact op de uitwisseling van kentekengegevens met andere lidstaten. In de uitspraak was namelijk bepaald dat de gevolgen van de richtlijn in stand bleven totdat een nieuwe richtlijn in werking zou treden. Implementatie kon feitelijk echter niet meer worden afgedwongen door landen die de nietig verklaarde richtlijn nog niet hadden geïmplementeerd.

De nieuwe richtlijn (EU)2015/413 is gepubliceerd op 13 maart 2015 (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9; hierna: de nieuwe CBE-richtlijn). De strekking en reikwijdte van nieuwe richtlijn zijn gelijk aan richtlijn 2011/82/EU. De oude en de nieuwe richtlijn verschillen op twee punten. De nieuwe grondslag (artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) biedt geen opt-out mogelijkheid. Dit betekent dat het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken de nieuwe CBE-richtlijn moeten implementeren. Verder bepaalt artikel 12 van de nieuwe richtlijn dat de lidstaten op 6 mei 2015 de verplichtingen uit de richtlijn moeten hebben geïmplementeerd. Lidstaten die de oude richtlijn nog niet hadden geïmplementeerd, hebben dus meer tijd gekregen. Voor het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken geldt een aangepaste implementatie deadline van 6 mei 2017.

Op dit moment hebben de volgende lidstaten hun kentekenregister opengesteld:

Nederland (7 november 2013), Duitsland (7 november 2013), België (22 november 2013), Bulgarije (14 januari 2014), Frankrijk (19 februari 2014), Litouwen (16 april 2014), Oostenrijk (24 april 2014), Polen (30 april 2014), Zweden (14 mei 2014), Hongarije (21 mei 2014), Roemenië (11 augustus 2014), Slowakije (26 augustus 2014), Spanje (30 oktober 2014) en Letland (10 december 2014).

Vraag 2

Op welke wijze vindt uitwisseling van data, alsmede inning van boetes plaats, met landen die deze richtlijn niet hebben ondertekend (Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken)?

Antwoord 2

Aan personen die woonachtig zijn in lidstaten die de richtlijn nog niet geïmplementeerd hebben, kan een beschikking voor een verkeersovertreding worden opgelegd als sprake is van staandehouding door de politie op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). De naam- en adresgegevens kunnen ter plekke van de bestuurder worden verkregen.

Ten aanzien van een constatering van een overtreding op grond van een kenteken geldt dat de automatische nummerplaatherkenningssoftware en de systemen die zorgen voor de verdere verwerking van de overtreding op dit moment uitsluitend zijn ingesteld voor kentekens uit Nederland, Duitsland, België, Zwitserland en Frankrijk. Bij een constatering op grond van een kenteken uit een ander land vindt nog geen verdere verwerking plaats.

Vraag 3, 4, 5, 6 en 7

Klopt het dat in 2012 door voertuigen met Belgische kentekens 224.998 verkeersovertredingen begaan zijn op grond van de Wet Mulder en 283.262 door voertuigen met Duitse kentekens? Kunt u aangeven van hoeveel van die 224.998 en 283.262 overtredingen de boetes bezorgd zijn bij de eigenaar van het voertuig en hoeveel van die boetes ook daadwerkelijk betaald zijn?[1]

Kunt u aangeven hoeveel verkeersovertredingen geconstateerd zijn op grond van de Wet Mulder in 2013 ten aanzien van Duitse, Belgische en in 2012 en 2013 ten aanzien van Zwitserse kentekenhouders? Kunt u tevens weergeven hoeveel van de betreffende boetes ook daadwerkelijk geïnd zijn door de Nederlandse Staat?

Kunt u aangeven of uw voornemen, om in 2014 de aanpassingen te doen voor het verwerken van de overtredingen van Franse kentekenhouders in Nederland in de systemen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW),

[1] http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/11/07/verkeerseovertredingen-binnen-europese-unie-vaker-bestraft.html.

Nationale Politie, Openbaar Ministerie (OM) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), inmiddels gerealiseerd is?[2]
Wat is de stand van zaken ten aanzien van uw voornemen in 2015 de aanpassingen te doen voor het verwerken van de overtredingen van Poolse kentekenhouders in Nederland in de systemen van RDW, Nationale Politie, OM en CJIB, te realiseren? Wanneer informeert u de Kamer over het uiteindelijke resultaat van deze doelstelling?[3]
Kunt u aangeven hoe vaak in 2013 en 2014 een verkeersovertreding, begaan door een kentekenhouder uit Polen en Frankrijk, is geconstateerd? Kunt u hierbij een onderverdeling maken per verkeersovertreding en tevens aangeven in hoeveel gevallen de betreffende boetes ook daadwerkelijk zijn geïncasseerd?

Antwoord 3, 4, 5, 6 en 7
De door u in vraag 3 aangegeven aantallen betreffen de op Belgische en Duitse kentekens geconstateerde Wahv verkeersovertredingen in 2012. Aan deze kentekenhouders is een beschikking gezonden naar het adres van de kentekenhouder dat in het kentekenregister van respectievelijk België en Duitsland was opgenomen. Van de 224.998 boetes op Belgische kentekenhouders zijn 191.035 boetes geïnd (peildatum 9 april 2015). Van de 283.262 boetes op Duitse kentekenhouders zijn 220.009 boetes definitief geïnd (peildatum 9 april 2015).
In 2013 zijn 284.773 Wahv verkeersovertredingen geconstateerd op Belgische kentekens. Hiervan zijn 235.816 boetes geïnd (peildatum 9 april 2015).
In 2013 zijn 350.236 Wahv verkeersovertredingen geconstateerd op Duitse kentekens. Hiervan zijn 273.407 boetes geïnd (peildatum 9 april 2015).
Daarnaast zijn in 2012 4.789 Wahv verkeersovertredingen geconstateerd op Zwitserse kentekens. Hiervan zijn 3.032 boetes geïnd. In 2013 ging het om 4.419 Wahv verkeersovertredingen, waarvan 2.866 boetes zijn geïnd.
De opgelegde boetes die niet geïnd zijn, betreffen onder andere lopende zaken die nog niet zijn betaald, zaken die in het opsporingsregister staan geregistreerd, zaken die naar aanleiding van een beroep vernietigd zijn, correcties en zaken die ter executie op grond van het Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties kunnen worden overgedragen aan het land van de kentekenhouder.
Het verwerken van op Franse kentekens geconstateerde verkeersovertredingen is gerealiseerd. De automatische nummerplaatherkenningssoftware en de verwerkingsketen zijn operationeel sinds 17 december 2014. Vanaf die datum worden overtredingen van de Wahv op Franse kentekens geconstateerd.
Het verwerken van op Poolse kentekens geconstateerde verkeersovertredingen bevindt zich nog in de voorbereidende fase. Ik zal uw Kamer informeren zodra de verwerking van op Poolse kentekens geconstateerde verkeersovertredingen gereed is. Ik verwijs verder naar mijn antwoord op vraag 12.
Vanaf 17 december 2014 tot 9 april 2015 zijn 19.174 overtredingen van de Wahv op Franse kentekens geconstateerd. Aan deze kentekenhouders is een beschikking gezonden. Het gaat om 19.147 snelheidsovertredingen, 21 verkeerslichtovertredingen en 6 overige overtredingen. Van de 19.174 boetes zijn er 2.589 betaald. In al deze gevallen ging het om een boete voor een snelheidsovertreding. De betalingstermijn en/of de beroepstermijn is nog niet verstreken.
In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de opgelegde boetes, het betaalde aantal boetes, het huidige inningspercentage en het verwachte inningspercentage. Het betreft hier de inningspercentages na 1 jaar. De ervaring leert dat ook nadien nog betalingen binnenkomen. Voor de boetes die zijn opgelegd in 2015 is de verwachting dat de percentages verder oplopen tot tussen de 80–85%.

---

[2] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2702, antwoord op vraag 1 tot en met 4 en 6
[3] Idem.

Land	jaar	totaal aantal opgelegde boetes	betaald	Huidig innings-percentage	Verwacht innings-percentage 2015 e.v.
Duitsland	2012	283.262	220.009	77,7%	
	2013	350.236	273.407	78,1%	
	2014	335.035	262.025	78,2%	
	2015 (tot 9 april)	60.245	8.542	14,2%	80%
België	2012	224.998	191.035	84,9%	
	2013	284.773	235.816	82,8%	
	2014	266.610	214.473	80,4%	
	2015 (tot 9 april)	62.797	7.551	12,0%	85%
Zwitserland	2012	4.789	3.032	63,3%	
	2013	4.419	2.866	64,9%	
	2014	5.541	3.766	79,1%	
	2015 (tot 9 april)	1.485	100	13,0%	80%
Frankrijk	Vanaf 17 december 2014	206	71	34,5%	
	2015 (tot 9 april)	18.968	2.518	13,3%	80–85%

* Het verwachte inningspercentage voor Frankrijk is gebaseerd op ervaringen die zijn opgedaan met het innen van boetes van Belgen en Duitsers. De inningspercentages na vier maanden bij boetes aan Belgen en Duitsers komen overeen met de inningspercentages na vier maanden bij Fransen.

Toelichting cijfers per kolom:
– Totaal aantal opgelegde boetes: Het totaal aantal boetes (dat door middel van digitale handhavingsmiddelen is geconstateerd) dat voor kentekenhouders uit het desbetreffende land in het desbetreffende jaar is opgelegd.
– Betaald: Het aantal boetes waarvoor in het desbetreffende jaar het volledige bedrag is ontvangen.
– Huidig inningspercentage: Het betaalde aantal boetes na 1 jaar t.o.v. het totaal aantal opgelegde boetes in een jaar.

Vraag 8, 9, 11 en 16
Kunt u aangeven hoe vaak in 2013 en 2014 een verkeersovertredingen zijn geconstateerd, begaan door kentekenhouders uit andere landen dan de in de vorige vragen genoemde landen? Kunt u hierbij een onderscheid maken per verschillende typen verkeersovertreding en tevens aangeven in hoeveel gevallen daadwerkelijk de betreffende boetes zijn geïncasseerd?
Kunt u aangeven hoeveel verkeersovertredingen in 2013 en in 2014 in totaal via een flitser geconstateerd zijn en hoeveel daarvan via nummerplaatherkenning geleid hebben tot het opleggen van een boete en hoeveel van die overtredingen niet hebben geleid tot het opleggen van een boete omdat de nummerplaten niet herkenbaar waren?
Kunt u de vervolgprocedure beschrijven ten aanzien van een door een (Nederlandse) flitser geconstateerde overtreding waarbij de nummerplaat niet (volledig) herkenbaar is, daarbij een onderscheid makend tussen (vermoedelijk) Nederlandse kentekenhouders en buitenlandse kentekenhouders?
Indien een buitenlandse kentekenhouder geflitst wordt en er worden geen data met het betreffende land uitgewisseld, wordt er dan wel (door het CJIB en/of Nationale Politie) gekeken in de Nederlandse administraties, waar de auto geregistreerd kan staan, zoals in die van de RDW (in verband met tijdelijke registratie van deze voertuigen in Nederland) of gemeentes (in verband met parkeervergunningen van deze voertuigen)?

Antwoord 8, 9, 11 en 16
De nummerplaatherkenningssoftware van de digitale handhavingsmiddelen herkent het herkomstland van een kenteken aan de hand van de combinatie van cijfers, letters, andere symbolen en lettertype op het kenteken. De landcode op het kenteken is namelijk niet leesbaar voor de camera's. Op dit moment is zoals gezegd de automatische nummerplaatherkenningssoftware

uitsluitend ingesteld voor kentekens uit Nederland, Duitsland, België, Zwitserland en Frankrijk. Ik beschik daardoor niet over cijfers van het aantal en type geflitste overtredingen met kentekens uitgesplitst naar andere dan deze vijf landen.
De foto's van overtredingen door voertuigen met niet-herkende kentekens komen, ongeacht het land, in een zogeheten «bak» terecht. Deze foto's worden vervolgens handmatig bekeken. De foto's met kentekens uit Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland worden vervolgens handmatig beoordeeld en – indien herkend – ingevoerd in de systemen voor verdere verwerking. De reden dat foto's van kentekens uit andere landen niet handmatig worden beoordeeld is gelegen in het feit dat de huidige processen en systemen nog niet zijn aangepast om deze kentekens te kunnen verwerken.

Vraag 10
Kunt u, indien de cijfers uit de vorige vragen wederom nog niet beschikbaar zijn[4], alle relevant beschikbare en geactualiseerde schattingen, ramingen en andere informatie verstrekken met betrekking tot genoemde overtredingen met voertuigen voorzien van buitenlandse kentekens?

Antwoord 10
Ik verwijs naar het antwoord op de schriftelijke vraag 2 van de leden De Rouwe en Oskam van uw Kamer (Kamerstukken II, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140).

Vraag 12
Kunt u in een tijdspad weergeven wat de geplande fasering is om overige buitenlandse kentekenhouders in de genoemde Nederlandse systemen te kunnen verwerken, teneinde ook daadwerkelijk boetes te kunnen innen?

Antwoord 12
De implementatie van de verwerking van overtredingen die zijn gepleegd met voertuigen met kentekens uit andere landen dan Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland wordt voorbereid door het Openbaar Ministerie, de politie, de RDW, het CJIB en mijn departement. Deze voorbereidingen bestaan uit het aanpassen van de nummerplaatherkenningssoftware van de digitale handhavingsmiddelen, het geautomatiseerd verwerken van naam- en adresgegevens uit andere landen (andere opmaak van adressen, andere diakritische tekens) en het geautomatiseerd opstellen van beschikkingen in de taal van de kentekenhouder. Het gaat daarbij tevens om aanpassingen van alle processen die volgen uit een geautomatiseerde verwerkingsketen zoals de helpdeskfuncties, de beroepen en verzetten en de mondelinge en schriftelijke communicatie in vervolgcorrespondentie.
Momenteel wordt de implementatie van de Poolse kentekens voorbereid. Op dit moment wordt in kaart gebracht door de partners in de handhaving- en executieketen welke implementatiedatum reëel is ten aanzien van de Poolse kentekens. Tevens wordt het huidige beleid over de schriftelijke en mondelinge communicatie met buitenlandse overtreders heroverwogen.
Ik zal uw Kamer informeren zodra de verwerking van op Poolse kentekens geconstateerde verkeersovertredingen gereed is.

Vraag 13
Betekent het dat, zolang deze aanpassingen niet zijn gedaan, boetes begaan door de betreffende buitenlandse kentekenhouders in Nederland, niet geïnd worden door de Nederlandse overheid?

Antwoord 13
Boetes worden nog niet opgelegd indien sprake is van een geflitst voertuig met een kenteken dat afkomstig is uit andere landen dan Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.
Aan personen die wonen in andere dan deze vijf landen kan nu al wel een beschikking voor een verkeersovertreding worden opgelegd als sprake is van staandehouding door de politie op grond van de Wahv.

---

[4] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2140, antwoord op vraag 1

Vraag 14
Indien het antwoord op de vorige vraag bevestigend luidt, hoe beoordeelt u deze situatie in relatie tot de geloofwaardigheid van snelheidsbeperkingen op Nederlandse wegen, alsmede overige verkeersnormen zoals die in Nederland gesteld zijn? Nog belangrijker: wat zijn mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid in Nederland?

Antwoord 14
Zoals toegelicht in mijn antwoord op vraag 12 is er een veelvoud aan aanpassingswerkzaamheden verbonden aan het verwerken van op kentekens geconstateerde overtredingen uit andere landen dan Nederland. Deze aanpassingen dienen zorgvuldig te worden voorbereid. Het beleid is erop gericht op een zo kort mogelijke termijn en op een juridisch houdbare wijze de richtlijn te implementeren. Zoals aangegeven in antwoord op eerdere schriftelijke vragen, is gekozen om als eerste Franse en Poolse kentekens te implementeren, omdat met voertuigen met deze kentekens naar verwachting de meeste overtredingen worden begaan, na voertuigen met Belgische en Duitse kentekens (Kamerstukken II, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140 en vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2702)

Vraag 15
Hoe beoordeelt u de thans zichtbare ongelijkheid in de implementatie van de genoemde richtlijn, doordat Nederlanders wél beboet worden in EU-lidstaten maar een groot aantal buitenlandse kentekenhouders ongestraft verkeersovertredingen in Nederland kan begaan?

Antwoord 15
Het uiteindelijke doel van de richtlijn is dat lidstaten overgaan tot het beboeten van buitenlandse kentekenhouders die een aantal specifieke verkeersovertredingen begaan. Zoals toegelicht in mijn antwoord op vragen 12 en 14 werkt Nederland stapsgewijs aan het mogelijk maken van het beboeten van buitenlandse kentekenhouders en vergt dat een zorgvuldige aanpak en tijd.

Vraag 17
Klopt dat u op 23 september 2013 een verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob-verzoek) van RTL ontvangen heeft over inzage van verkeersovertredingen begaan door buitenlandse kentekenhouders?

Antwoord 17
Ja.

Vraag 18
Wat is de stand van zaken ten aanzien van de afhandeling van dit Wob-verzoek (geweest)? Klopt het dat RTL nog steeds niet de data heeft ontvangen waar zij om hebben gevraagd en waar ligt dat volgens u aan?[5]

Antwoord 18
De verzochte informatie over de periode van 1 januari 2009 tot aan de datum van de indiening van het Wob-verzoek is gedeeltelijk openbaar gemaakt. Het daarop betrekking hebbende besluit op bezwaar van 16 april 2014 is gepubliceerd (http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/wob-verzoeken/2014/04/16/besluit-op-bezwaar-wob-verzoek-verkeersovertredingen-voertuigen-met-buitenlandse-kentekens.html) en http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/wob-verzoeken/2014/04/16/bijlagen-bij-besluit-op-bezwaar-wob-verzoek-verkeersovertredingen-voertuigen-met-buitenlandse-kentekens.html)
RTL heeft geen data-overzichten ontvangen, omdat er zich geen overzichten of andere documenten binnen mijn ministerie bevonden waarin dergelijke data zijn opgenomen. Evenmin waren dergelijke data-overzichten digitaal

[5] http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/column/siebe-sietsma/de-fotos-die-opstelten-voor-ons-achterhoudt

beschikbaar te maken voor RTL, omdat Nederland niet beschikt over software die het land van herkomst kan herkennen en de gevraagde data kan genereren. Ik verwijs ook naar de beantwoording van de 8, 9, 11, en 16.

Vraag 19
Op welke wijze heeft u gevolg gegeven aan de beslissing van de rechtbank Midden-Nederland d.d. 16 oktober 2014 (r.o. 8: «De rechtbank zal verweerder daarom opdragen een nieuw besluit te nemen met inachtneming van deze uitspraak)?[6]

Antwoord 19
In deze rechtbankprocedure verzocht RTL niet alleen om data-overzichten, maar ook om onderliggende brongegevens, namelijk de foto's in de in mijn antwoord op vragen 8, 9, 11 en 16 genoemde bak. Volgens de rechtbank hadden de foto's uit deze bak ook moeten worden betrokken bij de behandeling van het Wob-verzoek. Omdat de bak zich bevindt bij de nationale politie heeft mijn ambtsvoorganger ter uitvoering van de uitspraak het Wob-verzoek, voor zover dat verzoek zag op de foto's in de «bak», ter behandeling doorgezonden naar de korpschef van de nationale politie.

Vraag 20
Kunt u schetsen wat de verantwoordelijkheden van het Ministerie van Veiligheid en Justitie en de Nationale Politie zijn volgens deze uitspraak ten aanzien van de informatievoorziening waar RTL om heeft gevraagd?

Antwoord 20
De rechtbank heeft zich niet uitgelaten over deze verantwoordelijkheden. De rechtbank heeft uitsluitend geoordeeld dat de foto's uit de «bak» documenten zijn die onder het Wob-verzoek vallen en dat deze foto's hadden moeten worden betrokken bij de behandeling van het Wob-verzoek. Elk bestuursorgaan is wettelijk verplicht tot doorzending van een Wob-verzoek wanneer dat verzoek betrekking heeft op documenten die berusten bij een ander bestuursorgaan. Dat is dan ook gebeurd.

Vraag 21
Welke conclusies werden getrokken in het «Rapport Bevindingen van Werkgroep Implementatie CBE-richtlijn en Verdrag met België» en welke daarvan zijn inmiddels geïmplementeerd, op welke wijze en onder verantwoordelijkheid van welke instantie?

Antwoord 21
Het document had als doel om de uitvoeringsdiensten in de handhavings- en executieketen (de politie, het OM, de RDW en het CJIB) te helpen bij de ontwikkeling van hun eerste uitvoeringstoetsen. Hiertoe is in het document het toen bestaande ketenproces in kaart gebracht en is geïnventariseerd welke mogelijke veranderingen nodig waren in de keten. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen werden in dit document bijgehouden. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de oplevering van een gezamenlijke uitvoeringstoets in 2014.

Vraag 22
Heeft dit rapport nog steeds de status van een intern ambtelijk werkdocument zonder formele status en is het daarmee volgens u nog steeds niet geschikt voor publicatie?[7] Indien dat inmiddels anders is, kunt u dit rapport dan naar de Kamer sturen?

Antwoord 22
Ja, dit rapport heeft nog steeds de status van een intern ambtelijk werkdocument en is daarmee niet geschikt voor publicatie.

---

[6] Zaaknummer: UTR 13/3043UTR 1413043
[7] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2140, antwoord op vraag 7.

Vraag 23, 24 en 25
Kunt u aangeven wat de resultaten tot nu toe zijn geweest van de zogeheten ketenregiegroep die als doel heeft om de verwerking van feit gecodeerde zaken beter, eenvoudiger, sneller en transparanter te behandelen?[8]
Wat waren de conclusies en aanbevelingen van deze groep ten aanzien van de verwerking van registratie van verkeersovertredingen door buitenlandse kentekenhouders?
Kunt u aangeven welke rapporten en memo's de ketenregiegroep – die als doel heeft om de verwerking van feit gecodeerde zaken beter, eenvoudiger, sneller en transparanter te behandelen – geschreven heeft en kunt u de resultaten van dat werk openbaar maken?

Antwoord 23, 24 en 25
Ik ga er vanuit dat wordt gedoeld op de relatie tot de implementatie van de CBE-richtlijn. Deze ketenregiegroep heeft geen rol gehad bij de implementatie van de CBE-richtlijn. De implementatie van de CBE-richtlijn wordt begeleid door een aparte werkgroep en stuurgroep.

Vraag 26
Bent u nog steeds de mening toegedaan dat het innen van boetes bij buitenlandse kentekenhouders niet veel moeilijker gaat dan van boetes bij Nederlandse kentekenhouders?[9]

Antwoord 26
Zoals gezegd in het antwoord op de schriftelijke vraag 5 van de leden De Rouwe en Oskam van uw Kamer (Kamerstukken II, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140), ben ik nog steeds van mening dat de mogelijkheden om boetes op buitenlandse kentekens te innen iets beperkter zijn dan voor boetes op Nederlandse kentekens, maar dat het niet zo is dat deze inning veel moeilijker gaat.

---

[8] Nieuwsbrief Justitiële Informatiedienst, september 2014, http://www.justid.nl/images/nieuwsbrief-justitiele-informatiedienst-september-2014_tcm54-575372.pdf.
[9] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2140, antwoord op vraag 5